Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9743**

17. Wahlperiode 23. 05. 2012

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Gustav Herzog, Garrelt Duin, Doris Barnett, Dr. Hans-Peter Bartels, Klaus Barthel, Sören Bartol, Martin Burkert, Martin Dörmann, Ingo Egloff, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Rolf Hempelmann, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Manfred Nink, Florian Pronold, Wolfgang Tiefensee, Andrea Wicklein, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Für eine zukunftsfähige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und ein modernes Wasserstraßenmanagement

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit Beginn der 17. Legislaturperiode verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) radikal umzustrukturieren. Sie hat dem Deutschen Bundestag dazu in den vergangenen eineinhalb Jahren verschiedene schriftliche Berichte vorgelegt, die sich immer mehr auf Ankündigungen und bisher nicht abgeschlossene Untersuchungen beschränkten. Bis heute liegen dem Deutschen Bundestag keine Ergebnisse von Untersuchungen vor, die als Entscheidungsgrundlage für eine Modernisierung der WSV oder eine solide Priorisierung von Wasserstraßenprojekten dienen könnten. Damit wird der Deutsche Bundestag von diesen umfangreichen Umstrukturierungsprozessen für einen Verkehrsträger von nationaler Bedeutung ausgeschlossen.

Im Mittelpunkt aller bisherigen Überlegungen der Bundesregierung steht das Ziel, den Umfang von Personal und Investitionen zur Unterhaltung der Wasserwege in Deutschland drastisch zu senken; zugleich soll der Anteil der Vergabe bei der Erledigung von Aufgaben der WSV nach dem Willen der Bundesregierung deutlich erhöht werden.

Mit einer wirklichen Zukunftsvision und Entwicklungsperspektive für den Verkehrsträger Wasserstraße und für die mit seiner Unterhaltung betraute Bundesverwaltung hat die Bundesregierung ihre Pläne bislang in keiner Weise verknüpft. Dies zeigt der Verlauf der bisherigen Diskussion um die künftige Struktur der Bundeswasserstraßen in Deutschland sowie den Umbau der WSV.

Die Bundesregierung ignoriert die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bundeswasserstraßen als nachhaltigem Verkehrsträger. Mit ihrem ursprünglichen Plan, den Erhalt und Neubau von Strecken künftig einzig von der Menge der dort transportierten Güter abhängig zu machen, hat sich die Bundesregierung gegen die Interessen der hafenbezogenen Branchen und der regionalen Wirtschaftsunternehmen entlang der Wasserwege gestellt. Das Bestreben, den Einsatz von Personal und Investitionen künftig auf wenige Hauptwasserwege im Land zu

beschränken, geht an der wirtschaftlichen Realität in Deutschland vorbei. Zudem blendet es die Tatsache aus, dass Effizienz und Funktionsfähigkeit eines Netzes klar von seiner Durchgängigkeit und dem Grad seiner Verästelung abhängen. Eine Beschränkung auf einige wenige Hauptwasserwege würde nicht nur die Effektivität und Wertschöpfung des Gesamtnetzes empfindlich treffen, es hätte auch eine massive Verlagerung der Güter auf die Verkehrsträger Schiene und vorrangig auf die Straße zur Folge. Da beide bereits unter erheblichem Entwicklungsdruck stehen, hätte die von der Bundesregierung jetzt vorbereitete Entscheidung, den Verkehrsträger Wasserstraße derart einzuschränken, weitreichende Folgen für die Volkswirtschaft. Ähnliches gilt für den Wassertourismus in Deutschland, der ebenfalls über ein enormes Wachstumspotenzial verfügt; die Bundesregierung misst dem „Wassertourismusnetz“ zwar eine große Bedeutung sowohl für die Personenschifffahrt als auch den Wassertourismus bei, klare Aussagen zur inhaltlichen Konzeption eines Netzes für Wassertourismus fehlen aber.

Dabei ist die Wasserstraße der Verkehrsträger mit dem größten Entwicklungspotential. Die Weiterentwicklung von Standorten wird durch eine WSV in der Fläche als notwendiger Partner für alle Wirtschaftsbeteiligten erst möglich. Auf massiven politischen Druck von Wirtschaftsunternehmen, Verbänden, Ländern und Gewerkschaften sowie der Fraktion der SPD ist die Bundesregierung von ihrem Vorhaben, die Wasserstraßen alleine auf der Basis der transportierten Jahrestonnagen zu kategorisieren, denn auch inzwischen wieder abgerückt. Doch bisher hat das federführende Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung darauf verzichtet, Kriterien für eine systemgerechte Priorisierung der Wasserstraßen zu entwickeln und Elemente eines modernen Wasserstraßenmanagements zu formulieren, die den Anforderungen der regionalen Wirtschaft gerecht werden.

Die Bundesregierung ignoriert insofern auch die verkehrliche Bedeutung der Bundeswasserstraßen. Bisher hat die Bundesregierung darauf verzichtet, ihre Planungen für das Wasserstraßennetz und die WSV in ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept einzubetten. Dies betrifft das Ziel einer weiteren Verlagerung von Verkehr auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße ebenso wie die wünschenswerte Verzahnung der Wasserstraßenpolitik mit den Zielen des Nationalen Hafenkonzeptes. Zugleich verzichtet die Bundesregierung darauf, einen verlässlichen Rahmen für die finanzielle Ausstattung der Wasserstraßen in Deutschland zu setzen.

Die Bundesregierung verkennt damit das Potenzial der Wasserstraße als Güterverkehrsweg der Zukunft. Schon heute sind die Bundeswasserstraßen im Bundeshaushalt erheblich unterfinanziert. In der mittelfristigen Finanzplanung sind für die Bundeswasserstraßen rund 800 Mio. Euro in den kommenden fünf Jahren vorgesehen. Selbst der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer hat einen Mehrbedarf beim Ausbau der Wasserstraßen von 500 Mio. Euro pro Jahr angegeben.

Diese Unterfinanzierung kann mit dem jetzigen Konzept der Bundesregierung zur Neuordnung des Wasserstraßennetzes in Deutschland nicht kompensiert werden. Im Gegenteil: Die Bundesregierung stellt unter dem Deckmantel der Privatisierung von Aufgaben der WSV alle größeren Maßnahmen für Erhalt und Ausbau unter Vorbehalt. Eine Umstrukturierung der WSV in einem Umfang, wie es die Bundesregierung derzeit andeutet, würde die gesamte Verwaltung über Jahre mit sich selbst beschäftigen und ihre Arbeitsfähigkeit immens schwächen.

Mit ihren Plänen kündigt die Bundesregierung den bisherigen verkehrspolitischen Konsens in Deutschland auf. Denn sie definiert die Unterhaltung des Wasserstraßennetzes nicht länger als eine vorrangig öffentliche Aufgabe. Die geplante Neuordnung der Wasserstraßen und ihrer Verwaltung bedeuten im

Kern eine Abkehr von der Vorstellung der Infrastrukturverantwortung des Bundes in diesem Bereich.

Bereits mit dem Aufbau eines geschlossenen Finanzierungskreislaufes Straße hat die Bundesregierung eine Kehrtwende in der deutschen Verkehrspolitik eingeleitet, die in der Diskussion um die Wasserstraßen und die WSV jetzt ihre Fortsetzung findet. Die Wasserstraße spielt in den verkehrspolitischen Überlegungen der Bundesregierung nurmehr eine zu vernachlässigende Rolle. Ein grundlegendes Konzept für ein zukunftsfähiges Wasserstraßenmanagement erscheint aus dieser Sicht verzichtbar.

Nachdem sie mit ihrer Absicht gescheitert ist, einen radikalen Abbau der WSV durch eine Reduzierung des Wasserstraßennetzes auf ein Hauptnetz zu begründen, hat die Bundesregierung die beiden Prozesse nun entkoppelt, um die Verwaltungsreform vorziehen zu können. Damit käme sie der eigentlichen Forderung der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP nach erhöhten Vergabequoten und Privatisierung von WSV-Aufgaben nach.

Dies erklärt auch, weshalb das federführende Bundesministerium darauf verzichtet hat, zunächst einen aktuellen Netzzustandsbericht vorzulegen und eine umfassende Personalbedarfsermittlung vorzunehmen, um auf dieser Basis die Erfordernisse eines modernen Wasserstraßenmanagements zu skizzieren und die künftige finanzielle Ausstattung der Bundeswasserstraßen zu quantifizieren.

In den vergangenen Monaten hat eine „Koordinierungsstelle für die Modernisierung der WSV“ denn auch bereits im Vorfeld der umfangreichen Untersuchungsergebnisse erste Weichen für die Neuordnung der Verwaltung gestellt. Über deren Aufgabe und Prüfergebnisse wurden die Mitglieder des Deutschen Bundestages von der Bundesregierung bisher nicht informiert.

Die bisher bekannt gewordenen Umbaupläne der Bundesregierung für die WSV sind nicht nur eine Katastrophe für die See- und Binnenschifffahrt sowie die von leistungsfähigen Transportwegen abhängige regionale Wirtschaft. Die Umbaupläne für die WSV gefährden auch massiv Arbeitsplätze. Die Gewinnung von qualifizierten Fachkräften wie Ingenieuren, Technikern und Meistern wird dadurch erschwert. Denn die WSV ist ein wichtiger Garant von Arbeitsplätzen – dies nicht allein für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Ämtern und Direktionen, sondern auch durch die Sicherung von Beschäftigung in den hafenbezogenen Branchen und der regionalen Wirtschaft entlang der Wasserstraßen. Allein durch die seit eineinhalb Jahren geführte Diskussion um eine Netzkategorisierung und WSV-Reform wurde bei den Akteuren aus der Schifffahrt und der verladenden Wirtschaft massive Unsicherheit verbreitet, Investitionsentscheidungen in erheblichem Umfang wurden zurückgestellt.

Die Fraktion der SPD tritt ein für mehr Effizienz und Konzentration dort, wo es notwendig und sinnvoll ist. Doch Stellenstreichungen und Privatisierungen aus Prinzip können nicht die Lösung für die umwelt- und verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft sein. Notwendig ist ein fairer offener Dialog mit allen Beteiligten über die Frage, wie ein Zukunftskonzept für die WSV aussehen kann. Im Zentrum dieses Prozesses sollte die Sicherung und Weiterentwicklung der WSV im Interesse einer zukunftsfähigen Infrastrukturplanung stehen.

Die Bundesregierung ist aufgefordert, eine Antwort auf die Frage zu geben, wie die WSV weiterentwickelt werden kann, um die besonderen Stärken des Verkehrsträgers Wasserstraße optimal zu nutzen und die bestehenden Kapazitätsreserven zu erschließen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- einen transparenten Dialog zur Modernisierung der WSV zu führen und alle wesentlichen Ergebnisse der umfangreichen Studien als Entscheidungsgrundlage vorzulegen, bevor abschließende Festlegungen zur Organisation der Verwaltung getroffen werden; die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sind an ihren Standorten sowie in ihrer Funktionalität und Aufgabenstellung zu erhalten;
- dem Deutschen Bundestag umgehend über die Ergebnisse der Prüfungen der „Koordinierungsstelle für die Modernisierung der WSV“ (KoM-WSV) zu berichten;
- dem Deutschen Bundestag eine umfassende Personalbedarfsabschätzung für die WSV vorzulegen, die den derzeitigen Personalbestand sowie die vorhandenen Qualifikationen und Qualifizierungsbedarfe und die künftigen Aufgaben umfasst; diese muss insbesondere auch die derzeitige und künftige Altersstruktur der WSV-Beschäftigten sowie die Fachkräftesituation in den Aufgabenbereichen der WSV berücksichtigen;
- den Deutschen Bundestag umgehend und umfassend über die bisher vorgenommene Aufgabenkritik sowie die darauf abgeleiteten Schlussfolgerungen zur Anpassung der Aufbauorganisation der WSV zu informieren;
- bei allen Planungen zum Umbau der WSV sowie der entsprechenden Referate und Abteilungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) umgehend für eine umfassende Transparenz zu sorgen und die Beteiligung der Personalvertretungen an den Prozessen zu gewährleisten;
- eine Wirtschaftlichkeitsüberprüfung der Vergabe von Aufgaben an private Unternehmen gegenüber der Eigenerledigung durch die WSV vorzunehmen, bevor über Vergabequoten entschieden wird; diese muss insbesondere auch die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Fremdvergabe einbeziehen;
- alle weiteren Überlegungen zur Zukunft des Bundeswasserstraßennetzes in Deutschland in ein tragfähiges, dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtetes, verkehrspolitisches Gesamtkonzept einzubinden und dabei sowohl die Güter- und Fahrgastschifffahrt als auch den Wassertourismus zu berücksichtigen;
- dem Deutschen Bundestag umgehend das vom BMVBS, den Ländern und dem Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. (BDB) in Auftrag gegebene Rechtsgutachten zur Netzstruktur der Wasserstraßen in Deutschland vorzulegen;
- umgehend einen umfassenden Netzzustandsbericht vorzulegen, der Auskunft über den Unterhaltungszustand und die Leistungsfähigkeit auch der Bundeswasserstraßen gibt;
- das Prinzip der geschlossenen Finanzierungskreisläufe aufzugeben, um eine solide und planbare Finanzierungsgrundlage für die Bundeswasserstraßen in Deutschland zu schaffen;
- eine transparente Überprüfung der Nutzerentgelte der Bundeswasserstraßen unter Einbeziehung aller Nutzer durchzuführen und die Ergebnisse dem Deutschen Bundestag zur Einbettung in ein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur vorzulegen;
- für eine angemessene finanzielle Ausstattung der Bundeswasserstraßen mit Haushaltsmitteln zu sorgen, insbesondere für verkehrliche Investitionen, sowie zusätzliche Finanzmittel zur Verbesserung von seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen bereitzustellen;

- ein schlüssiges Priorisierungskonzept vorzulegen, das klare Prioritäten bei Wasserstraßenprojekten mit nationaler Bedeutung berücksichtigt und gleichzeitig auch in der Fläche Entwicklungsimpulse setzt;
- die Vorlage eines Wasserstraßenausbaugesetzes zu prüfen, um damit einen transparenten Dialog über den Zustand und die Entwicklung unseres Wasserstraßennetzes und eine bessere parlamentarische Kontrolle zu ermöglichen;
- sich für eine stärkere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger einzusetzen und dabei insbesondere die intermodalen Knoten und die verkehrsträgerübergreifende Anbindung der Häfen zu stärken;
- dem Deutschen Bundestag regelmäßig einen Infrastrukturzustandsbericht vorzulegen, der als Basis für alle weitergehenden Entscheidungen über das Bundeswasserstraßennetz in Deutschland dienen muss.

Berlin, den 23. Mai 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333